



УДК 631.623

## ОБ ОЦЕНКЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ВЫБОРЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ КОМПАНИИ

И.С. Бугров

## ABOUT ESTIMATION OF EFFICIENCY AND SELECTION OF A LOGISTIC COMPANY

I.S. Bugrov

**Аннотация.** Анализируется состояние и перспективы функционирования рынка транспортно-логистических услуг в Калининградской области. Исследуются возможности развития автотранспортных компаний Калининградской области и предлагаются мероприятия для укрепления ее позиций на современном рынке.

**Ключевые слова:** транспортно-логистическая компания; транспортное средство; рынок грузоперевозок; инвестиции; затраты.

**Annotation.** The state and prospects of functioning of the market of transport and logistics services in the Kaliningrad region are analyzed. The possibilities of development of motor transport companies of the Kaliningrad region are explored and measures are proposed to strengthen its positions in the modern market.

**Key words:** transport and logistics company; vehicle; The freight market; investments; expenses.

Согласно принятой Транспортной стратегии РФ на период до 2030 года логистика выступает как важнейшая составляющая. Для реализации Транспортной стратегии необходимо стимулировать поэтапное повышение качества транспортно-логистических услуг, тем более в 2017 г. Правительство Российской Федерации определило ключевые приоритеты государственного финансирования, в частности, 38,7% - транспортная сеть.

Одним из основных методов оценки уровня развития рынка транспортно-логистических услуг является индекс эффективности логистики (Logistics Performance Index - LPI), предложенный экспертами Всемирного банка и Школы экономики Турку [1].

В основе формирования интегрального логистического рейтинга, используемого Всемирным банком, лежат такие показатели:

- эффективность работы служб таможи;
- качество оформления грузов;
- качество транспортной инфраструктуры; - компетентность логистических служб;
- наличие доступной инфраструктуры для отслеживания отправок и тайминга, в том числе в режиме он-лайн;
- время прохождения груза.

Наиболее часто отмечаемыми респондентами источниками значительной задержки международных перевозок являются:

- принудительное складирование/перегрузка - 57,1%;
- предотгрузочная инспекция - 57,14%;
- требование неофициальных платежей - 57,14%.

Детально анализируя оценку эффективности логистики, отмечают низкое качество транспортно-логистической инфраструктуры:

- особенно автомобильных дорог (71,43%) и авиаинфраструктуры (57,14%);
- отмечая очень высокий уровень портовых сборов (85,71%) и ставки платы перевозки грузов железнодорожным транспортом (71,43%).

Однако следует учитывать, что показатели индекса эффективности логистики могут быть применены к российским условиям только сопредельными оговорками. В случае использования данного рейтинга применительно к оценке регионального рынка транспортно-логистических услуг точно так же будет отражена разнородная оценка, приведение которой к единому знаменателю будет осложнено в силу специфики и различной специализации регионов [2].

Грузоперевозки являются одной из главных вещей в существовании Калининграда и Калининградского региона, так как эта область Российской Федерации является анклавом, т. е. хоть и является частью России, но с этой страной даже не граничит, потому что Калининград находится между таких стран, как Литва и Польша.

Данное географическое расположение Калининградской области на мировой карте располагает к развитию бизнеса грузовых перевозок между Россией и Европой, что конечно дает пользу не только региону, но и всей России вместе взятой.

В настоящее время большой популярностью в Калининградской области пользуются:

- простые логистические операции (перевозки, экспедирование), хотя в ближайшем времени прогнозируется изменение существующей ситуации в сторону увеличения сложных логистических услуг;

- наблюдается объединение логистических компаний между собой.

Тем не менее, если говорить о перспективах калининградского рынка транспортно-логистических услуг, то его развитие тормозят трудности, характерные для страны в целом, однако здесь некоторые вопросы стоят особенно остро [3].

В Калининграде используются абсолютно все популярные виды грузового транспорта, используемые в грузовой перевозке, это:

- морской грузовой транспорт;
- воздушный транспорт;
- ж/д транспорт;
- автотранспорт.

Основные транспортные потоки Калининграда идут через порт и Калининградскую железную дорогу. Общая тенденция 2016 года – снижение объёмов грузоперевозок по обоим транспортным путям. В порту Калининграда ситуация складывалась таким образом, что с января по сентябрь 2016 года грузооборот снизился на 0,2 процента, а по итогам 12 месяцев года – на 16,8 процентов.

Причинами этого аналитики считают несколько факторов. Одним из самых важных считается увеличение железнодорожных тарифов Литвы, так как контейнеры на загрузку попадают в порт железнодорожным транспортом. Кроме того, оказывает влияние снижение объёмов торговли со странами Балтики, недостаточно быстрое развитие инфраструктуры порта и маленькие для судов океанского класса глубины.

За первое полугодие 2016 года транспортными компаниями было перевезено 1,261 млн. тонн разнообразных грузов. Из них 688,8 тысячи тонн было перевезено на коммерческой основе. Общий грузооборот составил 792,5 млн. тонно-километров.

Отметим факторы, способствующие снижению спроса на рынке транспортных услуг Калининградской области:

- экономические санкции;
- переориентация капиталов с рынков развивающихся стран на рынок США;
- перестройка конфигурации мировой торговли и глобальных цепей поставок;
- изменение структуры инвестиций в китайскую экономику (от материало- и трудоемких производств – к капиталоемким и высокотехнологичным);
- низкие темпы роста производства и потребления в странах, зависящих от экспорта сырьевых товаров;
- неблагоприятная конъюнктура мирового рынка (в особенности, снижение мировой стоимости сырой нефти) [1].

Увеличение тарифов железнодорожной транспортировки через территорию Литвы также заставило некоторые транспортные компании начать постепенное перенаправление потоков груза в другие порты Балтики. Наибольшую конкуренцию составляет порт Усть-Луга [4].

Эффективность использования транспортного потенциала Калининградской области напрямую зависит от состояния сети автомобильных дорог. Практически все автодороги, относящиеся к опорной сети области, исчерпали свою пропускную способность и требуют проведения реконструкции и модернизации.

Вторая проблема – это нехватка качественных современных складов.

Совокупность этих причин, естественно, не может не сказаться на функционировании и возможностях развития самарского логистического рынка. Нами была исследована деятельность одной из развивающихся транспортно-логистических компаний Калининградской области и проведена оценка возможностей ее развития в современных условиях [3].

Предприятие ООО «Иртыш» было зарегистрировано в 2011 г. Постоянными клиентами данной компании являются около 20 российских предприятий. Основной ее задачей в настоящее время является завоевание части рынка в Калининградской области за счет стратегии низких цен, эксклюзивности предлагаемых условий, сжатых сроков и высокого качества выполняемых работ. Форма собственности предприятия – частная. Основной вид деятельности – логистические услуги.

На сегодняшний день в Калининградской области насчитывается 377 компаний. Среди них существуют компании-гиганты – это ООО «Абарис», ООО «АвтоСпектр», ООО «И-Транс», ООО «АНД Логистика», ООО «КИТ».

Небольшой и молодой транспортной компании ООО «Иртыш», конечно, будет трудно увеличить долю рынка в сегодняшних жестких конкурентных условиях. Однако, на наш взгляд, возможности для развития подобных организаций существуют, необходимо лишь разработать грамотные мероприятия по улучшению их работы.

Для рассматриваемой организации было сделано следующее:

- оценена экономическая эффективность покупки новых автомобилей;
- решена задача определения оптимального срока замены автомобилей;
- разработана оптимальная схема транспортировки грузов;
- разработаны методы стимулирования заказчиков и менеджеров транспортной компании.

В связи с этим был рассмотрен инвестиционный проект по покупке новых автомобилей (2 автомобиля с крытым автоприцепом), расчет которого продемонстрировал экономическую эффективность данного мероприятия.

В условия проекта было заложено:

- период расчета показателей – 5 лет;
- количество рабочих мест изменяется, необходимо нанять четырех водителей;
- автомобили покупаются на заемные средства (договор займа с инвестором).

На основании плана доходов и расходов проекта были составлены инвестиционный и финансовый планы. Финансовый план не содержал отрицательного сальдо. Данный проект признается эффективным, т. к. приток денежных средств превышает отток. Срок возмещения инвестиций наступает на 3-й год эксплуатации.

Расчет показателей эффективности инвестиционного проекта показал, что коэффициент рентабельности инвестиций BCR составил 1,59; чистый дисконтированный доход NPV при этом равен +4737286 руб.; внутренняя норма окупаемости IRR равна 42 %, в то время как ставка дисконтирования  $q = 19,6 \%$ , т. е. запас доходности достаточно велик; период окупаемости инвестиций PBP = 3 года 2 месяцев, что меньше расчетного периода проекта, равного 5 годам. Сальдо на конец каждого года неотрицательно, что отражает платежеспособность предприятия по своим обязательствам.

Таким образом, все показатели отвечают критериям эффективности. Следовательно, проект признается экономически целесообразным.

Для повышения конкурентоспособности на рынке грузоперевозок (исходя из того, что рыночная составляющая данного сегмента растет 10–12% в год и основные заказчики всем известны) компания разработала собственные подходы к привлечению большего числа потенциальных заказчиков. Для их привлечения и стимулирования уже имеющихся было решено внедрить такие элементы стимулирования сотрудничества, как накопительные баллы от объема перевозимого груза, суммирование баллов по итогам года, предоставление скидок на грузоперевозки согласно накопленным баллам для юридических лиц.

При наборе необходимого количества баллов предоставляется скидка. Данное мероприятие позволило компании быть уверенной в том, что заказчик будет заинтересован в долгосрочном и постоянном сотрудничестве, а также в увеличении доли заказов именно через ООО «Иртыш». Руководство компании решило воздействовать нестандартными способами поощрения и на сотрудников, что привело к повышению качества их работы. Данные методы повышения трудовой активности подразумевают использование экономических и психологических стимулов.

К настоящему времени рекомендации, представленные выше, в полном объеме внедрены в ООО «Иртыш». Ожидания относительно экономического эффекта от проведения данных мероприятий оправдались. В целом проведенная работа укрепила позиции компании на рынке.

Таким образом, проведенное исследование показало, что, несмотря на региональные особенности, тормозящие развитие калининградского логистического рынка, своевременное внедрение организационно-экономических мероприятий в ООО «Иртыш» способно благотворно повлиять на его состояние и создать предпосылки для устойчивого развития в будущем [3].

На рынке транспортно-логистических услуг Калининградской области активно идет процесс консолидации, покупки активов и расширения сферы деятельности крупных транспортно-логистических холдингов. При развитии данной тенденции в соответствии с изменением национальной и региональной конъюнктур в ближайшем будущем на рынке Калининградской области останутся лишь крупные компании, вытесняющие своих конкурентов за счет переориентации грузопотоков в устойчивых направлениях и перераспределении собственных активов, а также мелкие – за счет теневого бизнеса [5].

## ЛИТЕРАТУРА

1. Кузин В.И. О содержании понятия социально-экономического развития // Балтийский экономический журнал, 2014. № 2. С. 124–129.
2. Мнацакян А.Г., Кохан А.Н. Пути повышения устойчивости местных бюджетов // Балтийский экономический журнал, 2015. № 2. С. 64–70.
3. Кузин В.И., Крылов С.А. Оценка вклада организаций коммунального хозяйства в региональное развитие на примере Калининградской области // Провинция: экономика, туризм, гостеприимство, экология, архитектура, культура: сборник статей IV Всероссийской научно-практической конференции. Пенза: МНИЦ ПГСХА, 2015. С. 98–102.
4. Никитина А.Н., Семчугова Е.Ю. Формирование тарифа на пассажирские перевозки на основе экономической целесообразности деятельности транспортного предприятия // Инженерный вестник Дона, 2012. № 4-1. С. 143.
5. Тапейцина А.С., Карагод В.С. Автотранспортные предприятия: нормативное регулирование деятельности (с учетом последних изменений в законодательстве). М.: Современная экономика и право, 2002. 456 с.

## REFERENCES

1. Kuzin V.I. *O sodержanii ponjatija social'no-jekonomicheskogo razvitija* [On the content of the concept of socio-economic development]. *Baltiiskij jekonomicheskij zhurnal*, 2014. No 2, pp. 124–129.
2. Mnatsakanyan A.G, Kokhan A.N. *Puti povysheniya ustojchivosti mestnyh bjudzhetov* [Ways to improve the sustainability of local budgets]. *Baltiiskij jekonomicheskij zhurnal*, 2015. No 2, pp. 64–70.
3. Kuzin VI, Krylov S.A. *Ocenka vklada organizacij kommunal'nogo hozjajstva v regional'noe razvitie na primere Kaliningradskoj oblasti* [Estimation of the contribution of public utilities organizations to regional development on the example of the Kaliningrad region]. *Provincija: jekonomika, turizm, gostepriimstvo, jekologija, arhitektura, kul'tura: sbornik statej IV Vserossijskoj nauchno-prakticheskoy konferencii*. Penza: CICA PGSHA Publ., 2015, pp. 98–102.
4. Nikitina A.N., Semchugova E.Ju. *Formirovanie tarifa na passazhirskie perevozki na osnove jekonomicheskoy celesoobraznosti dejatel'nosti transportnogo predpriyatija* [Formation of the tariff for passenger transportation based on the economic feasibility of the transport enterprise]. *Inzhenernyj vestnik Dona*, 2012. No 4-1, p. 143.
5. Tapejcina A.S., Karagod V.S. *Avtotransportnye predpriyatija: normativnoe regulirovanie dejatel'nosti (s uchetom poslednih izmenenij v zakonodatel'stve)* [Motor transport enterprises: regulatory regulation of activities (taking into account the latest changes in legislation)]. Moscow: Modern Economy and Law Publ., 2002. 456 p.

## ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

*Бугров Игорь Сергеевич*

Балтийский федеральный университет им. И. Канта, г. Калининград, Россия, магистрант, направление: Технология транспортных процессов

E-mail: [prohsthor@mail.ru](mailto:prohsthor@mail.ru)

*Bugrov Igor Sergeevich*

I. Kant Baltic Federal University, Kaliningrad, Russia, master student, training area: Technology of transport processes,

E-mail: [prohsthor@mail.ru](mailto:prohsthor@mail.ru)

Корреспондентский почтовый адрес и телефон для контактов с автором статьи:  
236010, Россия, Калининград, ул. Воздушная, дом 38. Бугров Игорь  
8(4012) 99-53-37